KOLEJNY NR 40
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXI. Warszawa, 8 lutego 1939 r. Nr 3.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Lotnictwa Cywilnego.

OBWIESZCZENIA.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

11.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 grudnia 1938 r. nr 3 o dokonywaniu lotów bez świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o wydawaniu tych dokumentów i przedłużaniu ich ważności.

Ministerstwo Komunikacji przypomina brzmienie art. 19 ust. (1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437 — przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182) oraz § 1 rozporządzenia z dnia 8 lutego 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 35, poz. 323 — przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 31, str. 547), w myśl których każdy członek załogi statku powietrznego powinien posiadać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania czynności wyszczególnionych w tych dokumentach.

W zasadzie więc dokonywać lotów mogą tylko osoby, posiadające świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję).

Wyjątek od tej zasady przewiduje ust. (2) art. 19 prawa lotniczego oraz § 4 Instrukcji o klasyfikacji, szkoleniu i doskonaleniu pilotów turystycznych w 1937 r. (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 17, poz. 121), a mianowicie piloci IV-tej klasy, t.zw. kandydaci na pilotów turystycznych otrzymują legitymację uprawniające ich do wykonywania **tylko lotów ćwiczebnych i to jedynie w obrębie lotniska (w promieniu 10 km).** Przepis ten dotyczy więc osób, wyszkolonych już w pilotażu silnikowym, które jeszcze nie złożyły urzędowych egzaminów w Ministerstwie Komunikacji i nie uzyskały świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji).

Jednak ze względu na to, że często okres między ukończeniem szkolenia a rozpoczęciem starań o otrzymanie dokumentów członka załogi bywa przez kandydatów na pilotów przewlekany, ustala się, licząc od chwili ukończenia wy-

szkolenia podstawowego, jednoroczny okres czasu do podjęcia starań o dopuszczenie do egzaminów urzędowych w Ministerstwie Komunikacji. Faktem stwierdzającym podjęcie tych starań będzie wniesienie podania.

Kandydaci, którzy w tym okresie nie podejmą odpowiednich starań będą bezwarunkowo pozbawieni prawa dokonywania lotów ćwiczebnych (treningowych) aż do czasu złożenia egzaminu i otrzymania świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) od Ministerstwa Komunikacji.

W okresie omawianym upoważnia się Komendantów Ośrodków P. W. Lotn. do wydawania, jedynie w przypadkach uzasadnionych, zezwoleń pisemnych na dokonywanie pojedyńczych lotów ćwiczebnych międzylotniskowych osobom nieposiadającym świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji).

W zezwoleniu powinno być wyraźnie wskazane lotnisko odlotu i przylotu oraz lotniska lądowań pośrednich, jak również charakter lotu ćwiczebnego.

Piloci, starający się o przedłużenie ważności upoważnienia (licencji), przed upływem terminu ważności korzystają w czasie odesłania licencji do Ministerstwa Komunikacji z takich samych uprawnień, jak kandydaci na pilotów.

Jednocześnie przypomina się, że upoważnienia (licencje) członków załogi uprawniają do wykonywania czynności członka załogi **tylko w okresie ważności upoważnienia.** Dlatego też, aby całkowicie nie utracić tych uprawnień podania o przedłużenie ważności upoważnienia (licencji) należy wnosić na pewien czas przed wygaśnięciem ważności tejże.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę, że w myśl przepisu art. 72 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437 — przedruk Dz. Urz. M. K. z tegoż roku nr 34, poz. 182) za dokonywanie lotów bez licencji jest odpowiedzialna nie tylko osoba dokonująca lotu, lecz i właściciel lub użytkownik statku powietrznego.

Sprawę wnoszenia podań oraz formalności przy ubieganiu się o wydanie lub przedłużenie ważności dokumentów członków załogi statków powietrznych normuje okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 grudnia 1936 r. nr 3/1937 (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, poz. 4).

W związku z powyższym zarządza się:

1. wydawanie nowych licencyj będzie załatwiane według kolejności nadsyłania w ciągu tygodnia od dnia otrzymania podania przez Ministerstwo Komunikacji.
2. przedłużanie ważności licencyj — w ciągu 3 dni.
3. podania, do których nie dołączono odpowiednich dokumentów lub te, od których nie uiszczono należytych opłat, nie będą załatwiane.

Terminy, o których mowa w pkt. 1 i 2 mogą być skracane w przypadkach należycie uzasadniających powody pośpiechu.

W końcu Ministerstwo Komunikacji przypomina, że dokonywanie lotów specjalnych (jak akrobacyjnych, ciągnionych itp.) może się odbywać tylko na podstawie osobnych zezwoleń Ministerstwa Komunikacji wpisanych do dokumentów członka załogi (§ 6 okólnika z dn. 29 grudnia 1936 r.).

Za należyte przestrzeganie niniejszego okólnika przez członków załogi ośrodków, szkół, klubów i stowarzyszeń lotniczych są odpowiedzialne również osoby zarządzające tymi ośrodkami lub instytucjami lotniczymi.

Nr L-II/218/8/38.

12.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 listopada 1938 r. nr 4 o rejestracji szybowców (szybowców silnikowych) i książek szybowcowych.

Na podstawie przepisu § 63 oraz w związku z przepisami §§ 3—7 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (Dz. U. R. P. nr 75, poz. 547, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, część C, strona 707), Ministerstwo Komunikacji ustanawia następujący tryb postępowania przy rejestracji szybowców (szybowców silnikowych) i wydawaniu książek szybowcowych:

1. Zgłoszenie o wpisanie szybowców (szybowców silnikowych) do Rejestru Państwowego Statków Powietrznych powinno się odbywać za pośrednictwem Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych — Warszawa, Puławska 6.

2. Formularze zgłoszeń o rejestrację szybowca (szybowca silnikowego) będą wydawane bezpłatnie przez Centralę i miejscowe okręgi Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, których adresy są podane w załączniku do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 maja 1938 r. nr 105 (Dz. Urz. M. K. nr 54, poz. 465).

3. Do zgłoszenia o rejestrację powinny być dołączone odpowiednie dokumenty i fotografie, zgodnie z przepisami §§ 4 i 5 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r., normującego sprawy rejestru państwowego statków powietrznych i ich rejestracji (Dz. U. R. P. nr 69, poz. 635, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 7 str. 78).

Przy zgłoszeniach o rejestrację dla szybowców szkolnych i przejściowych przedstawianie fotografii nie obowiązuje.

4. Oprócz dokumentów, o których mowa w p. 3 wyżej, do zgłoszenia powinien być dołączony dowód wpłaty przez P. K. O. do Kasy Głównej P. K. P. (Warszawa, Chałubińskiego 4, konto P. K. O. nr 30368), na kwotę:

a) 2 zł tytułem zwrotu kosztów książki szybowcowej — przy rejestracji szybowca, nadto zaś

b) 1,50 zł tytułem zwrotu kosztów książki silnikowej i 0,10 zł zwrotu kosztów karty silnikowej przy rejestracji sprzętu silnikowego

Na odcinku dowodu wpłaty przez P. K. O. powinno być wyraźnie zaznaczone przeznaczenie wpłaty oraz podany typ i znaki rejestracyjne szybowca (szybowca silnikowego).

5. Na zgłoszeniu o rejestrację szybowca powinny być nalepione nieskasowane znaczki stemplowe w następującej wysokości:

a) 5 zł od zgłoszenia o rejestrację,

b) 0,50 zł od każdego załącznika do zgłoszenia, przy czym każda dołączona fotografia liczy się jako jeden załącznik,

c) 5 zł od wydania pierwszej książki szybowcowej, nadto

d) 5 zł od wydania pierwszej książki silnikowej w razie rejestracji szybowca silnikowego.

6. Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych po otrzymaniu zgłoszenia o rejestrację szybowca (szybowca silnikowego), sprawdza czy zostały dołączone do zgłoszenia właściwe załączniki oraz czy uiszczono przepisane opłaty, po czym wypełnia odpowiednie rubryki i szkic regulacji w książce szybowcowej i przesyła ją wraz ze zgłoszeniem i dołączonymi do niego dokumentami do Ministerstwa Komunikacji w celu urzędowego poświadczenia.

Książka szybowcowa wymiaru 20 × 12,5 cm powinna być sporządzona według dołączonego wzoru (zał. nr 1).

Przy rejestracji szybowca silnikowego do książki szybowcowej powinien być dołączony opis silnika, sporządzony według dołączonego wzoru (zał. nr 2).

7. Ministerstwo Komunikacji, po otrzymaniu nadesłanej do poświadczenia książki szybowcowej wraz z załącznikami wpisuje szybowiec do rejestru i poświadcza książkę szybowcową, którą zwraca następnie Centrali K. C. S. P. dla doręczenia osobie zainteresowanej.

8. Wydawanie nowych książek szybowcowych (silnikowych) zamiast zużytych na szybowce (szybowce silnikowe) zarejestrowane następuje na podstawie złożonego do K. C. S. P. zgłoszenia, do którego powinny być dołączone zużyte książki oraz dowód uiszczenia opłat tytułem zwrotu kosztów nowych książek, zgodnie z p. 4 wyżej. Przy wydawaniu nowych książek szybowcowych (silnikowych) stosuje się przez analogię postępowanie, określone w p. 6 i 7 wyżej.

9. Dotychczasowe karty kontrolne szybowców (szybowców silnikowych) już zarejestrowanych powinny być nie później niż dnia 31-go stycznia 1939 r. wymienione na książki szybowcowe. Wymiana kart kontrolnych na książki szybowcowe będzie traktowana jako wymiana starych książek szybowcowych na nowe (p. pkt. 8 wyżej).

W związku z powyższym właściciele szybowców (szybowców silnikowych) złożą przed podanym wyżej terminem do Centrali K. C. S. P. zgłoszenia z dokumentami potrzebnymi do wystawienia książek szybowcowych.

10. Od dnia 1 lutego 1939 r. dokonywanie lotów na szybowcach (szybowcach silnikowych), nie posiadających książek szybowcowych, jest zabronione.

Nr L-II/221/11/38.

Załącznik nr 1 do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 listopada 1938 r. nr 4.

W Z Ó R

książki szybowcowej

1. Wymiar książki 20 X 12,5 cm.
2. **Karta tytułowa:**

a) strona zewnętrzna.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Lotnictwo Cywilne

REPUBLIQE POLONAISE
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
Aéronautique civile

KSIĄŻKA SZYBOWCOWA

LIVRET DE PLANEUR

NR KSIĄŻKI ....
No DU LIVRET

NR REJESTRU STATKÓW POWIETRZNYCH ....
No DU REGISTRE DES AÉRONEFS

ZNAKI REJESTRACYJNE: **SP** —
MARQUES D'IMMATRICULATION

b) strona wewnętrzna.

MIEJSCE NA FOTOGRAFIĘ SZYBOWCA Z BOKU W WYMIARZE 9 X 12.

Umieszczenie fotografii nie obowiązuje dla szybowców szkolnych i przejściowych

3. **Strona 1.**

INSTRUKCJA.

1. Książka szybowcowa powinna być poświadczona przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełnia w niej strony 3, 4, 5, 6. 7, 8, 9, 15, 16 oraz uzupełnia opisem silnika w przypadku szybowca silnikowego niezależnie od książki silnikowej, którą wydaje się oddzielnie. Rubryki na str. 1 i 4 opisu silnika wypełnia Ministerstwo Komunikacji, zaś na str. 2 i 3 użytkownik, a potwierdza instytucja nadzoru technicznego.
2. Książka szybowcowa powinna zawsze znajdować się na pokładzie szybowca podczas przelotów, lub na szybowisku, w odniesieniu do tych szybowców, które są przeznaczone wyłącznie do lotów w obrębie szybowiska.
3. Książka szybowcowa powinna być prowadzona starannie we wszystkich rubrykach i utrzymana w czystości i porządku.
4. Wszelkie wpisy w książce szybowcowej powinny być robione atramentem z wyjątkiem wpisów w czasie przelotu, które mogą być robione ołówkiem chemicznym.
   W książce tej należy pisać czytelnie i nie wolno nic wycierać ani wyskrobywać, ani też wydzierać z niej kartek, a przy robieniu poprawek należy pierwotny zapis tak przekreślić, aby go można było odczytać.
5. Rubryki na str. 11 i 12 wypełnia jednostka zdająca szybowiec.
6. Rubryki na str. 13 i 14 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, na podstawie orzeczenia instytucji badań zdolności statków powietrznych do lotu, upoważniającego do wprowadzenia zmian w stosunku do pierwowzoru i potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego. Rubryki na str. 17 — 27 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, i potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego.
7. Rubryki na str. 28 i następnych wypełnia pilot szybowca lub odpowiedzialny instruktor szybowcowy.
   Każdy lot powinien być notowany przez pilota szybowca lub instruktora szybowcowego w kolejności porządkowej. Loty szkolne i treningowe nad szybowiskiem należy notować każdego dnia sumarycznie z podaniem ilości lądowań i czasu. W rubryce „nazwisko pilota" wpisuje się w tym wypadku nazwisko osoby odpowiedzialnej za te loty. Indywidualnie można wpisywać loty ciekawsze jak np. loty długotrwałe i loty na wysokość lub też ze względu na warunki kategorii. Rubryka 14 jest specjalnie przeznaczona do wpisywania uwag co do warunków, w których się lot odbywa oraz spostrzeżeń pilota podczas lotu lub lądowania.

4. **Strona 2.**

W rubryce tej należy też wpisywać uwagi co do szybowca z lotów próbnych wykonywanych przez instruktorów oblatywania itd. Rubryka 15 przeznaczona jest głównie dla wpisywania czynności okresowych obsługi i konserwacji sprzętu. Rubrykę 16 wypełnia rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego w czasie przeprowadzania oględzin.
Loty powinny być wpisywane do książki szybowcowej o ile możności w tym samym dniu, w którym się odbyły, najpóźniej zaś w dniu następnym.

8. Dla szybowców i szybowców silnikowych, stanowiących własność Ministerstwa Komunikacji osprzęt należy ująć w stwierdzeniu skompletowania (zgodnie z instrukcją L 1 t), którego jeden egzemlarz należy dołączyć do książki szybowcowej.

9. Książkę szybowcową należy okazywać na każde żądanie przedstawicieli właściwych władz państwowych, władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, rzeczoznawców instytucji nadzoru technicznego oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego lub władz i organów celnych.

10. Książka szybowcowa szybowca, skreślonego z rejestru państwowego statków powietrznych, winna być zwrócona do Ministerstwa Komunikacji w ciągu 14 dni od daty otrzymania zawiadomienia o skreśleniu szybowca z rejestru.

Zgodnie z przepisem par. 5 Rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 8 września 1937, wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o lotnictwie szybowcowym. (Dz.U.R.P. Nr. 75 poz. 547), książka szybowcowa jest dokumentem urzędowym, stanowiącym równocześnie kartę rejestracyjną, świadectwo sprawności technicznej oraz księgę pokładową szybowca, w związku z czym książka ta stanowi dowód urzędowy stwierdzający wpisanie szybowca do Państwowego Rejestru Statków Powietrznych, identyczność tego szybowca, jego przynależność państwową, określenie właściciela szybowca, wreszcie zdolność szybowca do lotów w takim charakterze, jaki został w niniejszej książce wskazany.

En vertu du § 5 de l'Ordonnance du 8 septembre 1937 concernant les vols des planeurs (Journal de lois de la République de Pologne Nr. 75 pos. 547) le livret de planeur est un document officiel, presentant à la fois, le certificat d'immatriculation, le certificat de navigabilité et le carnet de bord du planeur, en conséquence de quoi ce livret presente un certificat officiel, certifiant l'inscription du planeur au régistre des aéronefs polonais, l'identité du planeur, sa nationalité, son propriétaire, et enfin la possibilité d'employer le planeur pour les vols indiqués et definis dans le present livret.

5. **Strona 3.**

I.
REJESTRACJA SZYBOWCOWA (IMMATRICULATION DU PLANEUR).

Nr rejestru statków powietrznych ....
(No du Registre des Aéronefs)
Znaki przynależności państwowej i rejestracji SP —
(Marques de nationalité et d'immatriculation)

1) Typ ....
(Type)
2) Nazwa i adres wytwórni ....
(Nom et adresse du constructeur)
3) Numer fabryczny .... i rok budowy ....
(No industriel) (Année de fabrication du planeur)
4) Imię i nazwisko właściciela ....
(Nom du propriétaire)
5) Miejsce zamieszkania właściciela (siedziba) ....
(Domicille du propriétaire)
6) Przynależność państwa właściciela ....
(Nationalité du propriétaire)
7) Port ojczysty ....
(Port d'attache)

Wobec oświadczenia właściciela, że powyższy szybowiec nie jest zarejestrowany w innym państwie, niniejszym
Vu la déclaration du propriétaire que le planeur ci-dessus designé n'est pas immatriculé dans un autre Etat,
stwierdza się, że szybowiec ten został wpisany do Rejestru Państwowego Statków Powietrznych w Ministerstwie Ko-
il est certifié par le présent, que ce planeur a été dûment inscrit dans le Registre des Aéronefs Polonais au Ministère des
munikacji dn. .... 19...... zgodnie z przepisami konwencji, normującej żeglu-
Communications le 19...... conformément à la Convention portant réglementa-
gę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. Aneks A i zgodnie z postanowieniami rozporządzenia
tion de la navigation aérienne signée à Paris en date du 13 octobre 1919, Annexe A, et à la loi sur la navigation aérien-
Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P z 1935 r. nr 69, poz. 437).
ne du 14 mars 1928. (Journal des lois de la République de Pologne ex 1935 nr 69, poz 437).
Jednocześnie stwierdza się, że otrzymał następujące znaki przynależności państwowej i rejestracji: SP —
Il est certifié aussi par le présent que le planeur a reçu les marques de nationalité et d'immatriculation et
oraz, że posiada polską przynależność państwową.
possède la nationalité polonaise.

6. **Strona 4.**

II. OPIS SZYBOWCA.
DESCRIPTION DU PLANEUR.

1. Typ .... Seria .... Nr. fabryczny ....
(Type) (Serie) (No industriel)
2. Miejsce i rok budowy ....
(Lieu et année de fabrication du planeur)

Cechy szybowca. (Genre de planeur)

3. Lądowy, wodny lub amfibia ....
(Avion, hydravion ou amphibie)
4. Ilość płatów ....
(Nombre de plans)
5. Największa ilość osób, która może być przewożona (łącznie z załogą) ....
(Nombre maximum de personnes pouvant être embarquées (equipage compris).

Zakwalifikowanie szybowca (Classement de planeur)

6. Kategoria (normalny, specjalny, akrobacyjny) ....
(catégorie)
7. Podkategoria (szkolny, przejściowy, wyczynowy) ....
(Subdivision)

8. Największa rozpiętość (w linii lotu) ....
(Envergure maxima (en position de vol)
9. Największa długość (w linii lotu) ....
(Longueur maxima (en position de vol)
10. Największa wysokość ....
(Hauteur totale)
11. Powierzchnia nośna ....
(La surface portante)
12. Ciężar własny szybowca łącznie z wyposażeniem stałym ....
(Poids du planeur vide, y compris poids de l'equipement)
13. Ciężar załogi (dozwolony) ....
(Poids autorisé pour l'equipage)
14. Ciężar rozporządzalny ....
(Poids commercial maximum autorisé)
15. Ciężar całkowity (dopuszczalny) ....
(Poids tôtal maximum autorisé)

7. **Strona 5.**

III. SPRAWNOŚĆ TECHNICZNA SZYBOWCA.

La navigabilité du planeur.

A. Warunki obowiązujące w używaniu.
(Conditions d'exploitation).

a) Ciężar całkowity (dopuszczalny) (słownie *) ....
(Poids total maximum autorisé (en lettres)
b) Niezbędna ilość załogi ....
(Equipage minimum nécessaire)
c) Sposób umocowania ładunku ....
(Arrimage du chargement)
d) Rozmieszczenie ciężaru rozporządzalnego ....
(Répartition de la charge)
e) Dodatkowe warunki obowiązujące w używaniu: ....
Conditions supplémentaires obligatoires de l'exploitation.

B. Dopuszczony do lotów (nieodpowiednie skreślić):
Admis aux vols (biffer le superflu):
a) Swobodnych:
Libres:
ślizgowych,
planés,
z wykluczeniem lotów bez widoczności ziemi
exclusivement les vols sans visibilité du sol
żaglowych
à voile
wraz z lotami bez widoczności ziemi
inclusivement les vols sans visibilité du sol

---

*) UWAGA: Ciężar całkowity dopuszczalny jest sumą ciężarów wyszczególnionych w punktach od 12 do 14 (str. 4)
AVIS IMPORTANT: de poids total maximum autorisé presente la somme des poids et des charges mentionnés aux numeros
włącznie. Dla szybowców silnikowych: z dodatkiem ciężarów silnika, paliwa i oleju, wykazanych w opi-
12 à 14 (page 4) inclusivement. Pour les planeurs avec moteurs il faut ajouter le poids du moteur, d'essence
sie silnika. Ciężar ten w żadnym wypadku nie może być przekroczony.
et d'huile, inclus dans la description du moteur. Ce poids ne doit être depassé en aucun cas.

8. Strona 6.

z ograniczeniami
avec restrictions

akrobacyjnych
acrobatiques

bez ograniczeń
sans restrictions

b) Nieswobodnych:
Remorquées:

ciągnionych za samochodem, wyciągarką lub innym urządzeniem ziemnym,
par automobile, treuil ou autre dispositif à terre,

ciągnionych za samolotem,
par avion.

c) Przy szybkości wiatru w lotach:
Vitesse du vent en vols:

swobodnych Vw = ... m/sek
libres

ciągnionych za samochodem, wyciągarką lub innym urządzeniem ziemnym Vw = ... m/sek
remorques par automobile, treuil ou autre dispositif à terre.

ciągnionych za samolotem Vw = ... km/godz.
remorqués par avion

d) Przy szybkościach:
Vitesses:

w locie swobodnym
en vol libre

powietrze spokojne V = ... km/godz.
atmosphère calme

„ burzliwe V = ... km/godz.
„ agitée

w locie ciągnionym za samochodem, wyciągarką lub innym urządzeniem ziemnym V=.............................. km/godz.
en vol remorqué par automobile, treuil ou autre dispositive à terre

w locie ciągnionym za samolotem
en vol remorqué par avion

9. Strona 7.

powietrze spokojne V = ... km/godz.
atmosphère calme

„ burzliwe V = ... km/godz.
„ agitée

e) Akrobacyjnych (należy tu podać zakres akrobacji do jakiej szybowiec zostaje dopuszczony) ....
Acrobatiques (indiquer le genre d'évolutions auxquelles le planeur est admis)

....

....

....

f) Dodatkowe uwagi: ....
Remarques supplémentaires:

....

....

D. Nadzór i oględziny ....
(Inspection et revisions)

Warunki zdatności szybowca do lotu oraz ciężar rozporządzalny mogą być ograniczone przez instytucję nadzoru technicznego Ministerstwa Komunikacji przy oględzinach, przez stosowny wpis w rubryce nr. 16 na str. 30 lub następnych.

Conditions de navigabilité et le poids autorisé pour les planeurs pourrons être restreints par le Bureau de Contrôle technique du Ministère des Communications. Ces restrictions seront portées à la colonnes No 16 sur les pages 30 ci apres.

Ministerstwo Komunikacji wydaje niniejszą książkę szybowcową wyżej opisanego szybowca zgodnie z przepisami Konwencii, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13.X.1919 r. załącznik B oraz zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 69 poz. 437).

Le Ministère des Communications délivre au planeur ci-dessus désignes le présent certificat de navigabilité, conformément à la Convention portant réglamentation de la navigation aérienne signée à Paris en date du 13.X.1919 Annexe B et à la loi sur la navigation aérienne du 14 mars 1928 (Journal de lois polonaises ex 1935 No. 69 pos. 437)

Świadectwo niniejsze pozostaje w mocy z zastrzeżeniem wypełnienia powyższych warunków i do czasu wskazanego na str. 29 rubr. 16 i dalszych.

Le certificat conservera sa validité aussi longtemps que les conditions ci-dessus seront rempliées et jusqu'à la date indiquée à la page 29 colonne 16 ci après.

10. **Strona 8.**

ŚRODKI OSTROŻNOŚCI, JAKIE NALEŻY ZASTOSOWAĆ DLA ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI.
PRÉCAUTIONS A PRENDRE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.

A) Rodzaj i sposób umieszczenia przyrządów i sprzętu w jakie statek powietrzny powinien być zaopatrzony do lotu i które powinny działać bez zarzutu.
Espèce et emplacement des instruments et du matériel de bord dont l'aéronef devra être muni pour naviguer et qui devront être en parfait état de marche.

*) ....

....

....

....

....

....

....

....

B) Środki sanitarne niezbędne do niesienia pomocy w razie wypadku
Matériel indispensable à employer pour les premiers soins à donner en cas d'accidents.

....

....

....

UWAGI: ....

....

Warszawa, dn. .... 19..... r.
Varsovie, le

M. P. Podpis ....
Cachet Signature

*) Wykaz i opis przyrządów oraz sprzętu.
Nomenclature et description du matériel.

11. **Strona 9.**

ODBIÓR W LOCIE.

Data ....

Miejsce ....

Nazwisko pilota ....

Rodzaj startu ....

Ciężar szybowca w locie ....

Czas lotu ....

Największa szybkość uzyskana:

a) w locie ciągnionym .... km/godz.

b) w locie swobodnym .... km/godz.

Wysokość osiągnięta w m ....
(według wskazań instrumentów pokładowych)

Opinia pilota: ....

....

.... dn. .... 19..... r.

....
Podpis pilota oblatującego.

12. **Strona 10.**

REGULACJA SZYBOWCOWA.

wkleić szkic

13. **Strona 11 i 12.**

PRZYDZIAŁY SZYBOWCOWE.

L. p.	Przydział szybowca			Kategoria użytkowa	Okres używania		Praca szybowca w okresie używania ilość		Podpis zdającego i przyjmującego	Uwagi
	Podstawa i data	Jednostka	Rodzaj przydziału		od	do	lądowań	godz. lotu		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

14. **Strona 13 i 14.**

Zmiany konstrukcyjne szybowca w stosunku do pierwowzoru.

Data	Z m i a n a	Orzeczenie zatwierdzające zmianę		P o d p i s	
		Nr. rysunku	Instytucja	Osoby odpowiedzialnej za wykonanie zmian	Rzeczoznawcy instytucji nadzoru technicznego

15. **Strona 15 i 16**

Wykaz napraw notowanych w poprzednich książkach szybowca.

L. p.	Wytwórnie wykonujące naprawę	Rodzaj naprawy	W czasie		Ilość od ostatniej naprawy	
			od	do	lądowań	godzin lotu

16. **Strona 17 — 27.**

NAPRAWY
Główne — Średnie *)

Naprawę wykonano w warsztatach .... od .... do ....
na podstawie orzeczenia**) .... nr .... z dnia ....
Opis uszkodzenia ....
....
Przy naprawie wykonano następujące prace ....
....
....
Wymieniono następujące części ....
....
....
Ciężar własny szybowca łącznie z wyposażeniem stałym ....
Podpis osoby odpowiedzialnej za wykonanie robót ....
Podpis i pieczęć rzeczoznawcy instytucji nadzoru technicznego:
....
Próba w locie odbyła się dnia .... na szybowisku ....
Nazwisko pilota oblatującego ....
Rodzaj startu .... czas lotu ....
Opinia pilota ....
....

Podpis pilota oblatującego

*) nieodpowiednie wykreślić.
**) wpisać nazwę instytucji orzekającej.

17. **Strony parzyste od 28 do 126.**

Lp. lotu	Data	Nazwisko pilota	Rodzaj i ilość lotów	Miejsce		Godziny		Czas trwania lotu	Ilość lądowań		ilość godzin lotu	
				startu	lądowania	startu	lądo-wania		Od ostatniej naprawy gł.	Całkowita	Od ostatniej naprawy gł.	Całkowita
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

18. **Strony nieparzyste od 29 do 127.**

Uwagi pilota o warunkach lotu i o zauważonych wadach lub usterkach szybowca podczas lotu i lądowania.— Podpis	Czynności okresowe — Dokonane naprawy startowe — Opis naprawy— Wymienione części—Montaż. Uwagi — Data — Podpis	Oględziny rzeczoznawcy instytucji nadz. techn. Data—miejsce i wynik oględzin—Okres sprawności techn. (Zdatność szybowca do lotów). Uwagi — podpis
14	15	16

19. **Strona ostatnia.**

ZAŚWIADCZENIE.

Książka niniejsza zawiera .... (....................

....................) pojedyńczych, dwustronnych,

ponumerowanych i przesznurowanych od 1 do .... włącznie.

Warszawa, dnia .... *19* ...... *r.*
Varsovie, le

M. P. *Signature*
Cachet *Podpis*

Strona 1.

Załącznik nr 2 do Okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 listopada 1938 r. nr 4.

OPIS SILNIKA
DESCRIPTION DU MOTEUR

Dodatek do książki szybowcowej Nr .... **Nr szybowca silnikowego** ...., **znaki rejestracyjne S P—** ....
Supplément au livret de planeur No **No et les marques d'immatriculation du planeur avec moteur**

Silnik: Typ ....
Moteur: Type

Moc międzynarodowa .... K. M.
Puissance internationale

Obroty nominalne .... obr./min. maksymalne .... obr./min.
Tour nominaux tours/min. maximum tours/min.

Śmigło: Typ .... Znak typu ....
Propulseur: Type Marque

Materiał .... skok .... średnica ....
Matériel pas diamétre

Ciężary:
Poids:

Ciężar paliwa .... kg | przy pełnych zbiornikach
Essence | poids du combustible-reservoires pleins
„ oleju .... „
Huile

„ szybowca z silnikiem i z wyposażeniem stałym ....
Poids du planeur avec moteur et equipement fixe

Osprzęt silnikowy: ....
L'equipement du moteur

....

.... *Podpis* ....
Signature

Warszawa, án. .... *19* ...... *r.* *M· P.*
Varsovie le *Cachet*

Strona 2.

S i l n i k.

Silnik			Nr książki silnikowej	Data		Podpisy i pieczęć	
Typ	Znak typu Nr	fabryczny		wbudowy	wybudowy	Osoby odpowiedzialnej za wykonanie wbudowy	Rzeczoznawcy instytucji nadzoru technicznego

Strona 3.

Śmigło.

Śmigło			Data		Podpisy i pieczęć	
Typ	Znak typu	Nr fabryczny	wbudowy	wybudowy	Osoby odpowiedzialnej za wykonanie wbudowy	Rzeczoznawcy instytucji nadzoru technicznego

13.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 grudnia 1938 r. nr 5 o przeszkodzie obok pola wzlotów na lotnisku Okęcie w Warszawie.

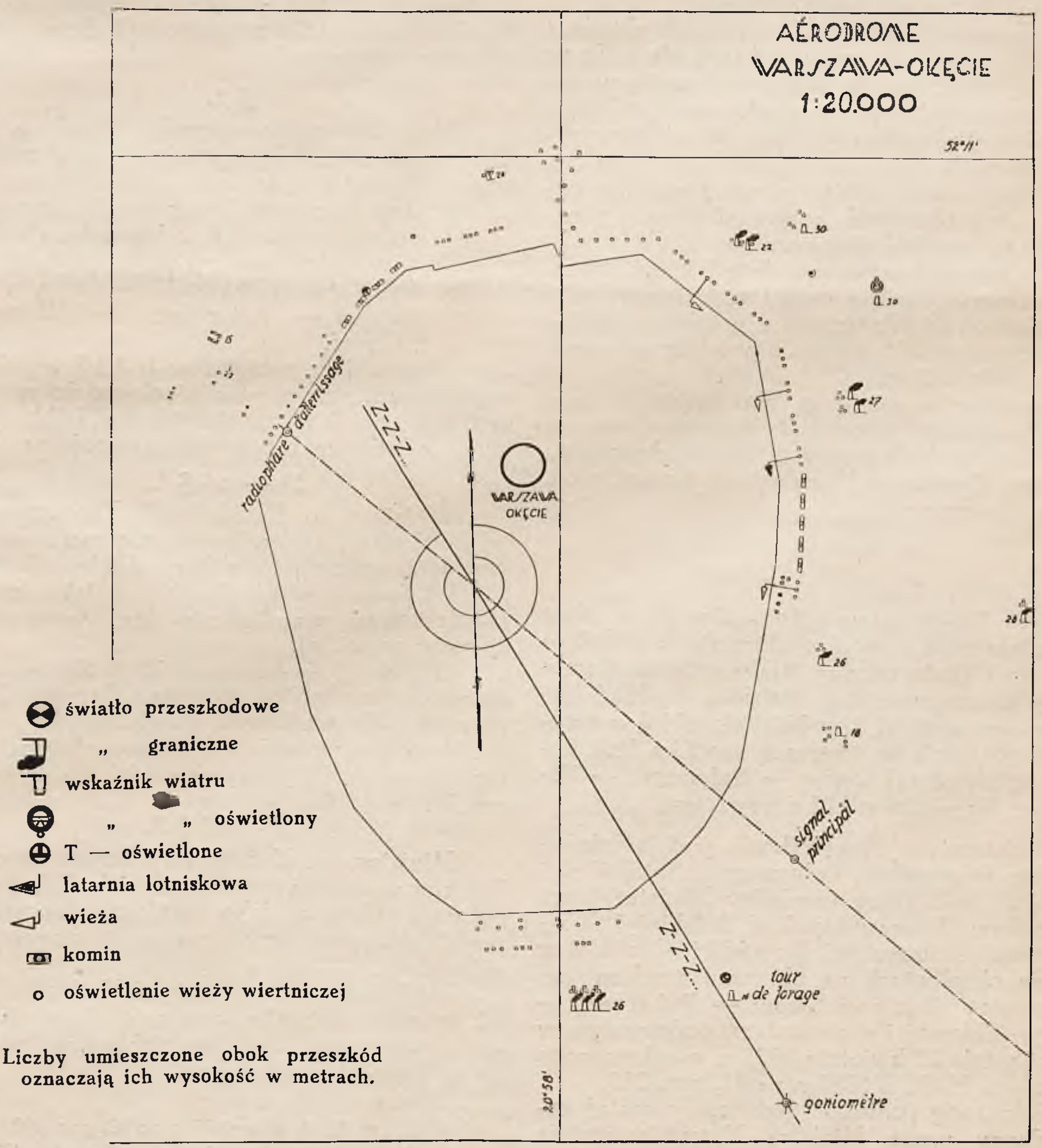
Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że na południowo-wschodniej części lotniska Warszawa-Okęcie, między goniometrem a granicą pola wzlotów w odległości około 200 m od tejże granicy (szkic) ustawione zostało na czas przejściowy rusztowanie drewniane wysokości około 16 m.

Tymczasowo przeszkoda ta oświetlana jest w nocy i w czasie warunków złej widoczności dwoma światłami barwy czerwonej, które od 1 stycznia 1939 r. zastąpione będą dwoma rurami neonowymi barwy czerwonej. Rury te wygięte w kształcie odwróconej litery „V", tworzyć będą na szczycie przeszkody zarys ostrosłupa o wysokości około 2 m.

Ponadto w odległości około 15 m. od wspomnianej przeszkody (bliżej goniometru) ustawiony będzie reflektor o dużym natężeniu światła, którego strumień świetlny skierowany pionowo do góry ostrzegać będzie pilotów o znajdującej się w pobliżu przeszkodzie.

Ze względu na to, że przeszkoda, o której mowa znajduje się prawie na linii nalotu na „ZZ" — zaleca się pilotom zwrócenia bacznej uwagi szczególnie przy podchodzeniu do lądowania podczas warunków „QBI".

Nr L. IV/881/543/38.



14.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 30 grudnia 1938 r. nr 6 o przelotach na szlaku komunikacji lotniczej Warszawa — Budapeszt.

W związku z § 8 przepisów o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w trudnych warunkach atmosferycznych (Dz. U. R. P. z 1938 r. nr 16, poz. 111 — przedruk Dz. Urz. M. K. nr 35, str. 602) oraz w związku z rozkazem Dowództwa Lotnictwa M. S. Wojsk. nr 7070-14/org. 38 z dnia 29 listopada 1938 r. samoloty cywilne, wykonujące przeloty na szlaku komunikacji lotniczej Warszawa — Budapeszt przez bramę przelotową w okolicy Czorsztyna na odcinku tego szlaku, ograniczonym od północy linią prostą, przechodzącą przez miejscowości Odrzywół i Jedlińsk, a od południa linią prostą przechodzącą przez miejscowości Strawczyn — Bieliny powinny zachować wysokość lotu nie mniejszą niż 1.500 m.

W przypadkach wyjątkowych jak oblodzenie lub tp. samoloty cywilne, które nie będą w stanie wykonać lotu na wskazanej wyżej wysokości, mogą wykonywać przelot nad podanym odcinkiem szlaku nie wyżej jednak niż do wysokości 300 m.

Wykonywanie lotów przez samoloty cywilne na wysokościach powyżej 300 m. i poniżej 1500 m. jest wzbronione.

W razie wykonania przelotu poniżej 300 m. należy złożyć pisemny raport zawiadowcy portu lotniczego w Warszawie z podaniem motywów, które zmusiły pilota do przelotu na wysokości poniżej 300 m.

Zawiadowca portu w Warszawie w razie niedostatecznego uzasadnienia zmiany wysokości przelotu składa raport do Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Nr L-IV/881/560/38.

15.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 grudnia 1938 r. nr 7 o „Protokóle dodatkowym" do Układu między Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwem Aeronautyki Republiki Greckiej w sprawie eksploatacji na obszarze greckim linii komunikacji lotniczej Lwów — Bukareszt — Sofia — Saloniki i z powrotem.

Ministerstwo Komunikacji podaje niniejszym do wiadomości dołączony „Protokół dodatkowy" do Układu pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwem Aeronautyki Republiki Greckiej w sprawie eksploatacji na obszarze greckim linii komunikacji lotniczej Lwów — Bukareszt — Sofia — Saloniki i z powrotem, podpisanego w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r., a ogłoszonego w Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41, poz. 365.

Dołączony protokół dodatkowy został zatwierdzony przez Ministra Komunikacji dnia 9 października 1937 r.

Nr L-II/292/81/38.

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 grudnia 1938 r. nr 7.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

do Układu pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwem Aeronautyki Republiki Greckiej w sprawie eksploatacji na obszarze greckim linii komunikacji lotniczej Lwów — Bukareszt — Sofia — Saloniki i z powrotem, podpisanego w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r.

Niżej podpisani Pełnomocnicy delegowani przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwo Aeronautyki Królestwa Grecji, na podstawie postanowień Układu Dodatkowego do Konwencji między Rzecząpospolitą Polską i Republiką Grecką, dotyczącej eksploatacji regularnej linii komunikacji powietrznej, podpisanej w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r., [1]) Układu podpisanego dnia 5 października 1936 r., [2]) zgodzili się na następujące postanowienia:

§ 1.

Wszystkie postanowienia Układu z dnia 22 kwietnia 1931 r. będą miały również zastosowanie do przedłużeń:

a) linii lotniczej Lwów — Bukareszt — Sofia — Saloniki w kierunku do Palestyny z lądowaniem w Atenach,
b) linii lotniczej Saloniki — Sofia — Bukareszt — Lwów aż do Warszawy i Gdyni.

Z wyjątkiem paragrafów 1, 3 i 5 wymienionego Układu, które w odniesieniu do przedłużeń linij wyżej wymienionych (a) i (b), otrzymują dodatkowo brzmienie następujące:

1⁰ — ad § 1.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej wyznacza Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością „Polskie Linie Lotnicze „LOT", jako przedsiębiorstwo polskie mające eksploatować przedłużenie linii wymienionej powyżej w ust. a).

Ministerstwo Aeronautyki Królestwa Grecji wyznacza Spółkę Akcyjną „Greckie Towarzystwo Komunikacyj Powietrznych", jako przedsiębiorstwo greckie mające eksploatować przedłużenie linii wymienionej powyżej w ust. b).

2⁰ — ad § 3.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej wyznacza lotniska Okęcie (Warszawa) i Rumia (Gdynia) jako lotniska etapowe dla przedsiębiorstwa greckiego na terytorium polskim.

Ministerstwo Aeronautyki Królestwa Grecji wyznacza lotnisko cywilne w Atenach, jako lotnisko etapowe dla przedsiębiorstwa polskiego na terytorium greckim.

---

[1]) P. Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 39, poz. 402.

[2]) P. Dz. U. R. P. z 1937 r. nr 56, poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 43, str. 539.

3° — ad § 5.

Postanowienia tego paragrafu będą miały również zastosowanie do lotnisk Okęcie—Warszawa i Rumia—Gdynia w Polsce i do lotniska cywilnego w Atenach w Grecji.

§ 2.

W przypadku zerwania współpracy pomiędzy obydwoma przedsiębiorstwami polskim i greckim, niniejszy Protokół Dodatkowy z dnia 5 października 1936 r., jak i uzupełnienie do Koncesji z dnia 5 października 1936 r. zostaną uznane za nieważne.

§ 3.

Niniejszy Protokół Dodatkowy będzie ważny dopiero po zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Greckiego Ministra Aeronautyki.

Obydwa Ministerstwa zawiadomią się nawzajem o tym zatwierdzeniu.

Niniejszy Protokół Dodatkowy do Układu z dnia 22 kwietnia 1931 r. [3]) wejdzie w życie tego samego dnia co i Układ Dodatkowy do wyżej wymienionej Konwencji i pozostanie w mocy tak długo, jak i wspomniany Układ.

Sporządzono w Atenach w dwóch egzemplarzach, piątego października tysiąc dziewięćset trzydziestego szóstego roku.

(—) *Piątkowski Z.* (—) *D. J. Photopoulos.*

OBWIESZCZENIA.

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych, skąd zostały zaczerpnięte informacje, oznaczają:

a) B.d.R. — Bulletin de Renseignements de la C.I.N.A.

b) N.f.L. — Nachrichten für Luftfahrer).

1. Anglia:

— Strefy niebezpieczne i przeszkody lotnicze (B.d.R. 850/38, 852/38, 853/38, 856/38, 858/38 i N.f.L. 38/38, 40/38, 42/38, 44/38).

— Zmiany w stanie lotnisk (B.d.R. 850/38, 851/38, 859/38 i N.f.L. 40/38, 44/38, 45/38, 46/38).

— Uzupełnienie przepisów o zapobieganiu oblodzeniu st. pow. (B.d.R. 852/38, 857/38).

— Układ z Italią w sprawie ustanowienia linii przewozu lotniczego (B.d.R. 854/38).

2. Belgia.

— Warunki przelotu do obszaru Konga Belgijskiego, szlaki lotu, strefy zakazane i niebezpieczene itp. (B.d.R. 850/38 i N.f.L. 46/38).

— Statystyka wypadków lotniczych w latach 1926-1935 (B.d.R. 850/38).

— Strefy zakazne i niebezpieczne — zmiany (B.d.R. 852/38, N.f.L. 39/38, 40/38, 43/38).

— Układ z Niemcami w sprawie wydawania świadectw sprawności technicznej dla statków powietrznych importowanych (B.d.R. 852/38).

— Przeszkody lotnicze (B.d.R. 857/38, 858/38 i N.f.L. 46/38, 47/38).

— Układ z Italią w sprawie wzajemnego uznawania świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) jako dowodów identyczności (B.d.R. 858/38).

3. Czechosłowacja.

— Przeszkody lotnicze (N.f.L. 36/38).

4. Dania.

— Przeszkody lotnicze i strefy niebezpieczne — zmiany i uzupełnienia (B.d.R. 852/38, N.f.L. 38/38, 43/38, 47/38).

— Układ z Holandią w sprawie wzajemnego zwolnienia od opodatkowania dochodów z eksploatacji lotniczej (B.d.R. 855/38).

— Przepisy o lotach szybowcowych i skokach spadochronowych (N.f.L. 47/38).

5. Egipt.

— Strefy zakazane i niebezpieczne, szlaki lotu (N.f.L. 36/38 i 37/38).

— Opis lotnisk celnych w Aleksandrii—Dekheila i Kairze—Almaza (N.f.L. 41/38).

6. Estonia.

— Przepisy o przewozie aparatów fotograficznych w żegludze powietrznej (B.d.R. 858/38).

7. Finlandia.

— Strefy zakazane — zmiana (N.f.L. 36/38).

— Przepisy korzystania z lotniska w Abo (N.f.L. 40/38).

— Regulamin dokonywania zdjęć na lotniskach (N.f.L. 45/38).

8. Francja.

— Przeszkody lotnicze (B.d.R. 852/38, 853/38, 859/38).

— Zmiana przepisów o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych w żegludze powietrznej (N.f.L. 36/38 i 37/38) .

— Strefy zakazane — uzupełnienia (N.f.L. 36/38, 38/38, 46/38).

— Zmiany w stanie lotnisk (N.f.L. 39/38).

— Lotniska celne w koloniach francuskich (N.f.L. 43/38).

— Przepisy ruchu lotniczego w Zachodniej Afryce francuskiej (N.f.L. 45/38).

9. Grecja.

— Ukończenie robót niwelacyjnych na lotnisku Sedes pod Salonikami (B.d.R. 854/38 i 855/38).

— Godziny pracy radiostacji i radiogoniometru w Atenach (B.d.R. 856/38).

10. Holandia.

— Przeszkody lotnicze (zmiany) (B.d.R. 851/38, 852/38, 855/38, 857/38, 858/38 i N.f.L. 39/38, 42/38, 43/38, 45/38).

— Układ z Danią w sprawie wzajemnego zwolnienia od opodatkowania dochodów z eksploatacji lotniczej (B.d.R. 855/38).

[3]) P. Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41, poz. 365.

11. Irak.

— Statystyka komunikacji lotniczej w 1936 r. (B.d.R. 850/38).

12. Italia.

— Układ z Wielką Brytanią w sprawie ustanowienia linii przewozu lotniczego (B.d.R. 854/38).

— Układ z Belgią w sprawie wzajemnego uznawania świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji), jako dowodów identyczności (B.d.R. 858/38).

— Nowe przepisy o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych w żegludze powietrznej (B.d.R. 859/38).

13. Kongo (belg.).

— Przepisy ruchu lotniczego (N.f.L. 45/38).

14. Niemcy.

— Układ z Belgią w sprawie wydawania świadectw sprawności technicznej dla statków powietrznych importowanych (B.d.R. 852/38).

— Układ ze Szwajcarią w sprawie zwolnienia od opłat celnych materiałów pędnych, używanych przez samoloty przedsiębiorstw regularnej komunikacji powietrznej (B.d.R. 856/38).

— Strefy zakazane i niebezpieczne (N.f.L. 36/38, 38/38, 40/38, 42/38, 46/38, 47/38).

— Ograniczenia wysokości lotów nad niektórymi miastami (N.f.L. 38/38, 41/38).

— Przeszkody lotnicze i ich oświetlenie (N.f.L. 38/38, 42/38, 44/38, 45/38).

— Zmiana ustawy o żegludze powietrznej i przepisów wykonawczych do niej (N.f.L. 40/38).

— Przepisy bezpieczeństwa żeglugi powietrznej — regulamin służby radio i łączności (N.f.L. 40/38, 41/38, 42/38).

— Nowy wykaz lotnisk celnych (N.f.L. 42/38).

— Nowy podział okręgowych zarządów lotniczych (N.f.L. 45/38).

— Przedłużanie ważności dokumentów lotniczych przez placówki dyplomatyczne niemieckie zagranicą (N.f.L. 45/38).

15. Norwegia.

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1937 r. (B.d.R. 853/38).

16. Palestyna.

— Loty nocne bez świateł nawigacyjnych (B.d.R 856/38).

17. Portugalia.

— Statystyka komunikacji lotniczej (B.d.R. 851/38).

— Zmiana przepisów ruchu lotniczego w portugalskiej Angoli (N.f.L. 46/38).

18. Rumunia.

— Strefy zakazane i miejsca przelotu granic (B.d.R. 857/38).

— Warunki przelotu statków powietrzn. obcych przez obszar Rumunii (B.d.R. 857/38).

— Szlaki lotu i lotniska zamknięte dla użytku samolotów turystycznych (B.d.R. 857/38).

— Nowe przepisy o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych w żegludze powietrznej (B.d.R. 859/38).

19. St. Zjedn. Ameryki Półn.

— Przepisy o strefach zakazanych (B.d.R. 853/38).

20. Szwajcaria.

— Nowy wykaz lotnisk otwartych do użytku publicznego (B.d.R. 854/38).

— Układ z Niemcami w sprawie zwolnienia od opłat celnych materiałów pędnych, używanych przez samoloty przedsiębiorstw regularnej komunikacji lotniczej (B.d.R. 856/38).

— Kwoty ubezpieczenia przymusowego statków pow. (N.f.L. 36/38).

21. Szwecja.

— Statystyka wypadków lotniczych w latach 1926—1935 (B.d.R. 856/38).

— Przeszkody lotnicze (B.d.R. 859/38 i N.f.L. 36/38).

— Strefy niebezpieczne (N.f.L. 39/38).

22. Turcja.

— Strefy zakazane (N.f.L. 45/38).

23. Unia Połudn. Afrykańska.

— Lotniska sanitarne i celne (N.f L. 45/38).

24. Węgry.

— Strefy zakazane i niebezpieczne (B.d.R. 857/38 i N.f.L. 39/38, 42/38).

— Znaki na samolotach wojskowych (N.f.L. 42/38).

— Przejściowe ograniczenia ruchu lotniczego (N.f.L. 45/38).

— Sygnały świetlne lotnicze przyziemne (N.f.L. 47/38).

25. Z. S. R. R.

— Przepisy o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych w żegludze powietrznej (N.f.L. 36/38).

WYDAWNICTWA ZALECONE

Reglement sur l'usage international des symboles te termes employes en téchnique aeronautique. Wyd. C.I.N.A., Października 1938 r.

Reglement sur l'emploi des appareils de radiocommunications a bord des aéronefs., Wyd. C.I.N.A., Październik 1938r ..

Bibliografia lotnicza.

Mazurek Stanisław — Balonem do stratosfery. Z przedmową gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego. Nakł. Zarz. Gł. L.O.P.P., Warszawa 1938 r.

Halewski Tadeusz dr. — O system prawa lotniczego. Lwów 1938 r. Wyd. Kursu Prawa Lotniczego przy U. J. K. we Lwowie.

Polturak Felicjan inż.—Problem opłacalności w komunikacji lotniczej. Lwów 1938 r. Odbitka z czasopisma „Życie techniczne", czerwiec 1938 r.

Honheiser H. inż. i Wittels A. inż.—Stal w budownictwie przeciwlotniczym, Wydawn. Poradni Stosowania Żelaza. Katowice 1938 r.

Frączek Eugeniusz, Jarosz Zygmunt.—Nauka latania. Pilotaż dla wszystkich. Wyd. M. Arct. Warszawa 1939 r.

Ślązak Jan, por. lek.—Zagadnienia lekarskie w sporcie spadochronowym. Warszawa 1938 r. Odbitka z czasopisma: „Lekarz Wojskowy".

Jean Romeyer.—Les Grands Réseaux de l'air. Wyd. J. de Gigord, 15 rue Cassette, Paris.

Daniel Lacker.—La psychotechnique et les pilotes d'avions. Wyd. Médicales, 7 rue de Valois, Paris.

Martial Tricaud.—L'Organisation internationale de la navigation aérienne. Wyd. Les Editions Internationales, 47, rue Saint-André—des Arts. Paris.

Raphaël Coquoz.—Le Droit privé international aérien. Wyd. to samo co wyżej.

Notice météorologique à l'usage des navigateurs aériens. Wyd. Blondel La Rougery. 7, rue Saint-Lazare. Paris.

Encyclopédie de la radioélectricité. Wyd. Etienne Chiron. Paris.

Pointis.—Cours supérieur de pilotage aux instruments. Wyd. Gauthiers-Villars, Paris.

Jean Ize.—Responsabilité en matière de transport des bagages par chemins de fer, sur routes, par air, par mer et au point de vue international, Sirey, Paris 1936.

Roberto Sandiford.—Diritto aeronautico di guerra. Roma 1937.

Handbook of Aeronautics.—Wyd. Pitman and Sohn, London.

D. Hay Surgeoner. — Aircraft Radio. Wyd. jak wyżej.

S. J. Noel-Brown.—Economics of air transport. London 1937. Wyd. jak wyżej.

The Aircraft Year Book for 1937. — Wyd. Ameryk. Izby Handlowo-Lotniczej. New-York.

Joseph Ziegler. — Die Bedeutung des Luft-Linienverkehrs im neuzeitlichen Transportsystem. Wyd. Dittert et Co. Dresden. 1938.

Dipl. ing. Hans.-J. Zetzmann. — Die Sender und Senderanlagen der Reichsflugsicherung. Wyd. Georg Siemens, Berlin 1938.

F. A. Fischer von Poturzyn. — Luftmacht. Wyd. Kurt Vowinckel, Heidelberg—Berlin 1938.

Dipl. ing. Helmut Schneider. — Flugzeugtypenbuch. Wyd. Herm. Beyer, Leipzig.

Walter Zuerl.—Schwimmende Inseln, Flughilfsschiffe, Zwillingsflugzeug. Wyd. Curt Pechstein, München 1938.

Nr L-II/320/8/38.

CZĘŚĆ C.

Wyciąg z załącznika do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 24 września 1938 r., wydanego w porozumieniu z Ministrami Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie zmiany „Regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych".

„Regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych".

Tytuł I.

Przedmiot i zakres regulaminu.

§ 1.

6. Regulamin niniejszy może być stosowany również do przesyłek przewożonych przez kolej przy udziale regularnych linij samochodowych, lotniczych lub żeglugi wodnej (komunikacje kombinowane), z odchyleniami wynikającymi z właściwości tych środków przewozowych. Odchylenia takie muszą być ogłoszone tym samym trybem co i regulamin niniejszy.

Przedruk z Dz. U. R. P. z 1938 r. nr 73, poz. 521.

ZARZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 29 września 1938 r.

o zakazie przelotu statków powietrznych przez strefę „Śląsk Cieszyński".

Na podstawie art. 31 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437) zarządzam, co następuje:

§ 1.

Przelot statków powietrznych przez strefę „Śląsk Cieszyński" jest zakazany.

Strefa „Śląsk Cieszyński" obejmuje obszar określony następującymi granicami:

od zachodu i południa granicą Państwa od m. Olza do przecięcia granicy drogą Jeleśnia (Polska) — Polhora (Czechosłowacja);

od północy szosą Olza — Wodzisław — Żory — Pszczyna — rzeka Pszczynka do ujścia;

od wschodu rzeką Sołą od m. Oświęcim do m. Żywiec i szosą od m. Żywiec do granicy państwa w rej. Kamienna.

Położenie oraz granice tej strefy obrazuje załączony szkic.

§ 2.

Przelot przez strefę zakazaną „Śląsk Cieszyński" może być w wypadkach wyjątkowych dozwolony jedynie za każdorazową zgodą Szefa Sztabu Głównego.

§ 3.

Przepisy zarządzenia niniejszego nie dotyczą polskich wojskowych statków powietrznych.

§ 4.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Spraw Wojskowych:
(—) *Kasprzycki.*



(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 224, poz. 488).

Wyciąg z dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 października 1938 r. o rozciągnięciu mocy obowiązującej niektórych aktów ustawodawczych na Odzyskane Ziemie Śląska Cieszyńskiego.

Na podstawie art. 55 ust. (2) ustawy konstytucyjnej postanawiam co następuje:

Art. 1. Na Odzyskane Ziemie Śląska Cieszyńskiego rozciąga się moc obowiązującą następujących aktów ustawodawczych wraz z późniejszymi zmianami:

25) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437).

. . . .

53) ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej (Dz. U. R. P. nr 80, poz. 742).

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1938 r. nr 78, poz. 534).

Wyciąg z rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 16 listopada 1938 r., wydanego: co do § 6 w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu, a co do §§ 11 i 35 w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wojskowych; nadto co do §§ 2—5, 7—20 oraz 22—24 przez Ministrów: Przemysłu i Handlu, Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości, Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Komunikacji, a co do §§ 54—72 przez Ministrów Spraw Wewnętrznych i Sprawiedliwości — w celu wykonania ustawy z dnia 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych.

Na podstawie art. 1 ust. (3), art. 2 ust. (2), art. 4 ust. (2), art. 6 ust. (4), art. 10 ust. (1), art. 11, art. 14 ust. (1), art. 15 ust. (2), art. 16 ust. (2), art. 19 ust. (3), art. 20 ust. (3), art. 23 ust. (3) oraz art. 32 i 47 ustawy z dnia 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych (Dz. U. R. P. nr 26, poz. 224) zarządza się co następuje:

§ 1. (1) Wyraz „ustawa" w odpowiednich przypadkach używany bez bliższego określenia w rozporządzeniu niniejszym oznacza ustawę z dnia 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych (Dz. U. R. P. nr 26, poz. 224).

. . . .

(5) Artykuły, powołane w rozporządzeniu niniejszym bez bliższego określenia, oznaczają przepisy ustawy z dnia 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych (Dz. U. R. P. nr 26, poz. 224).

(6) Paragrafy powołane w rozporządzeniu niniejszym bez bliższego określenia oznaczają przepisy rozporządzenia niniejszego.

. . . .

Do art. 1 ust. (3).

§ 6. (1) Jako pomocnicze dla przemysłu fabrycznego ustala się przemiosła następujące:

1) bednarstwo, 2) kołodziejstwo, 3) stolarstwo karoseryjne i modelarskie, 4) kowalstwo, 5) kotlarstwo, 6) mosiężnictwo, 7) ślusarstwo, 8) ślusarstwo precyzyjne (mechanictwo), 9) ślusarstwo samochodowe, 10) tokarstwo maszynowe, 11) wyrób szkieł i narzędzi optycznych, 12) powroźnictwo, 13) szczotkarstwo, 14) cholewkarstwo, 15) blacharstwo z wyjątkiem budowlanego, 16) elektrotechnikę samochodową (instalacyjno-reparacyjną), 17) spawalnictwo, 18) drykierstwo i 19) reparację pneumatyków.

. . . .

Do art. 16 ust. (1).

§ 32. Za przedsiębiorstwa lotnicze uważa się, zgodnie z przepisami art. 44 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437), przedsiębiorstwa zakładane za zezwoleniem Ministra Komunikacji, w celu dokonywania przewozu osób, bagażu, towarów lub poczty statkami powietrznymi, w celu dokonywania pomiaru gruntów (aerofotogrametria) oraz inne przedsiębiorstwa, zarobkujące za pomocą statków powietrznych.

. . . .

Do art. 16 ust. (2).

§ 35. (2) Osobom fizycznym i prawnym, prowadzącym prawidłowe księgi w rozumieniu art. 81 ordynacji podatkowej, które dla przystosowania posiadanych zakładów przemysłowych do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej poczynią inwestycje lub adaptacje związane z tą obroną lub nabędą sprzęt obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, służy prawo potrącenia z dochodu, podlegającego podatkowi dochodowemu z działu I, kosztów tych nakładów.

. . . .

§ 40. Akt notarialny, stwierdzający umowę o nabyciu nieruchomości (art. 52 bądź 106 u. o. s.) ma być sporządzony bez pobrania opłaty stemplowej — jako wolny od opłaty na mocy art. 19 ust. (1) pkt. 2) w związku z art. 18 pkt. 2) — w razie złożenia notariuszowi zaświadczenia Ministerstwa Komunikacji, iż dana nieruchomość jest przeznaczona na lotnisko (art. 21 prawa lotniczego Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437).

. . . .

§ 51. W razie ustalenia, że płatnikowi, roszczącemu sobie prawo do ulgi, ulga w ogóle nie służy, właściwa władza zawiadamia go o tym postanowieniem, które zawiera:

1) imię, nazwisko i adres płatnika,
2) stwierdzenie braku prawa do ulgi,
3) przesłanki faktyczne i motywy prawne, na których postanowienie się opiera,
4) pouczenie o środkach prawnych,
5) datę,
6) podpis lub pieczęć władzy.

§ 52. (1) Od postanowienia o uldze oraz od postanowienia przewidzianego w § 51 służy odwołanie do władzy, bezpośrednio przełożonej nad władzą, która postanowienie wydała. W szczególności od postanowienia wydanego przez urząd skarbowy służy odwołanie do izby skarbowej, a od postanowienia wydanego przez izbę skarbową — do Ministerstwa Skarbu.

(2) Odwołanie wnosi się w ciągu dni 30 od dnia następnego po doręczeniu postanowienia, za pośrednictwem tej władzy, która postanowienie wydała:

§ 53. W postępowaniu odwoławczym stosuje się odpowiednio przepisy art. 101, 102, § 2, art. 103 § 1 i 3, art. 104—107, 109, 110 oraz 112—116 ordynacji podatkowej z następującymi zastrzeżeniami:

1) w art. 101 przez wyrażenie: „podstawy wymiaru" i „uzasadnienie wymiaru" w odpowiednich liczbach i przypadkach rozumie się podstawę i uzasadnienie zastosowanej ulgi;
2) w art. 105, 109, 110, 112, 114 i 115 przez wyrażenie: „władza wymiarowa" w odpowiednim przypadku rozumie się władzę, która zastosowała ulgę;
3) w art. 112 i 114 przez wyrażenie „akta wymiarowe" w odpowiednim przypadku rozumie się akta dotyczące zastosowania ulgi,
4) w art. 114 przez wyrażenie „postępowanie wymiarowe" w odpowiednim przypadku rozumie się postępowanie celem zastosowania ulgi,
5) w art. 115 przepisy zawarte w § 1 zdanie drugie oraz w § 2 rozumie się w ten sposób, że władza odwoławcza doszedłszy do przekonania, że ulgę zastosowano w kwocie wyższej, niżby się należało, zwraca sprawę I instancji celem obniżenia potrąconej sumy.

. . . .

Do art. 35.

§ 73. (1)Za statki powietrzne uważa sie, zgodnie z przepisami art. 4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437), balony, sterowce, samoloty, szybowce i inne tego rodzaju aparaty, zdolne do unoszenia się w powietrzu i przewożenia ludzi lub rzeczy.

. . . .

Do art. 36.

§ 74. Ulga w podatkach dochodowym i specjalnym służy w stosunku do wszystkich pojazdów mechanicznych i statków powietrznych nabytych przez tę samą osobę, bez względu na ich ilość.

§ 75. (1) Przez cenę nabycia pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego rozumie się cenę pojazdu lub statku w stanie gotowym do użytku według przeznaczenia.

(2) Zastrzeżenie przez sprzedającego prawa własności pojazdu lub statku w przypadku pokrycia należności wekslami, aż do opłacenia całej ceny kupna, jest dla sprawy przyznania ulgi bez znaczenia.

§ 76. (1) Na obszarze województw: pomorskiego i poznańskiego oraz górnośląskiej części województwa śląskiego suma, przypadająca do potrącenia z podatku dochodowego z tytułu nabycia przez osobę uprawnioną do ulgi pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego, rozdziela się proporcjonalnie między podatek dochodowy na rzecz Państwa i dodatek komunalny do tego podatku.

(2) Udział we wpływach z podatku dochodowego nie służy związkom samorządowym w stosunku do sum, potrąconych z podatku dochodowego z tytułu nabycia pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego.

Do art. 40.

§ 77. Celem zastosowania ulgi w podatku dochodowym z działu I ustawy o tym podatku, z tytułu nabycia pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego, stosuje się następujący tryb postępowania:

1) płatnikowi uprawnionemu do ulgi, wymierza się podatek dochodowy za dany rok operacyjny, tak jak gdyby mu ulga nie służyła; na dokonany wymiar doręcza się mu nakaz płatniczy;

2) równocześnie z nakazem płatniczym doręcza się płatnikowi postanowienie o uldze po uprzednim przeprowadzeniu, w razie potrzeby, postępowania wyjaśniającego (§ 47 ust. (1);

3) przypisany płatnikowi podatek dochodowy umarza się do wysokości przyznanej ulgi.

Do art. 41 ust. (1).

§ 78. (1) Podania o zwrot podatku dochodowego (dział II) lub podatku specjalnego wnosi się w terminie od dnia 1 stycznia do dnia 15 kwietnia roku, następującego po roku, w którym pojazd mechaniczny lub statek powietrzny nabyto. Dyrektorowi izby skarbowej służy prawo darowania skutków przekroczenia tego terminu. Postanowienie dyrektora izby skarbowej jest ostateczne.

(2) Jeżeli podatek dochodowy z działu II lub specjalny, potrącony płatnikowi w ciągu pierwszych kilku miesięcy roku, w którym płatnik nabył pojazd mechaniczny lub statek powietrzny, pokrywa w całości sumę, przypadającą do zwrotu, płatnik może wnieść podanie o zwrot podatku już tego dnia, w którym łączna suma podatku potrąconego i wpłaconego do kasy skarbowej osiągnie co najmniej wysokość sumy, przypadającej płatnikowi z tytułu ulgi do zwrotu.

Przykład pierwszy.

Płatnikowi z uposażeniem miesięcznym zł 2.000 potrącono tytułem podatku dochodowego w ciągu miesięcy styczeń — maj 1938 r. zł 1.840. Płatnik ten nabył w maju 1938 r. samochód w cenie zł 6.000, płacąc całą cenę. Tytułem ulgi przypada mu więc do zwrotu suma zł 1.200 (20% ceny samochodu). Ponieważ suma ta znajduje w całości pokrycie w sumie podatku, potrąconego za pierwsze pięć miesięcy 1938 r. (zł 1.840), płatnik może wnieść podanie o przyznanie ulgi natychmiast po nabyciu samochodu.

Przykład drugi.

Płatnik z uposażeniem miesięcznym zł 2.000, otrzymywanym od 1 stycznia 1938 r. nabył w maju 1938 r. samochód w cenie zł 15.000, płacąc całą cenę. Suma przypadająca płatnikowi do zwrotu wynosi zł 3.000 (20% ceny samochodu). Znajdzie ona pokrycie dopiero w sumie podatku, potrąconego za miesiące styczeń—sierpień 1938 r. (zł 3.312). Płatnik ten może więc wnieść podanie o zwrot podatku w sierpniu lub wrześniu 1938 r., w zależności od tego, czy pobiera on wynagrodzenie z góry czy z dołu.

§ 79. Na skutek podania o zwrot podatku dochodowego z działu II lub specjalnego wydaje urząd skarbowy, po uprzednim przeprowadzeniu, w razie potrzeby, postępowania wyjaśniającego (§ 47 ust. (1)), postanowienie o uldze, które doręcza osobie uprawnionej oraz zarządza zwrot przypadającej sumy podatkowej.

§ 80. Postanowienie o uldze określa cenę pojazdu lub statku przyjętą za podstawę ulgi, sumę podatku, przypadającą do potrącenia (podatek dochodowy z działu I) lub do zwrotu (podatek dochodowy z działu II (lub specjalny) oraz zawiera dane, przewidziane w § 47 ust. (5) pkt. 1) i 7)—9).

§ 81. W razie ustalenia, że płatnikowi ulga nie służy, stosuje się odpowiednio przepisy § 51.

§ 82. Od postanowienia o uldze oraz od postanowienia, wydanego na podstawie § 81, służy odwołanie do izby skarbowej. Przepisy § 52 i 53 stosuje się odpowiednio.

. . . .

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1938 r. nr 93, poz. 636).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 28 października 1938 r.

w sprawie przystąpienia Protektoratu Adenu do konwencji z dnia 12 października 1929 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że w wykonaniu postanowień art. 40 ust. 2 konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej wraz z protokółem dodatkowym w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 8, poz. 49),

zostało zgłoszone Rządowi Polskiemu dnia 14 września 1938 r. przez Rząd Brytyjski przystąpienie Protektoratu Adenu do powyższej konwencji i protokółu dodatkowego.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1938 r. nr 95, poz. 645).

ZARZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 20 października 1938 r.

o rozszerzeniu zakazu przelotu statków powietrznych na obszar odzyskanych ziem Śląska Cieszyńskiego.

Na podstawie art. 31 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) zarządzam, co następuje:

§ 1.

Ustalony zarządzeniem Ministra Spraw Wojskowych z dnia 29 września 1938 r. (Monitor Polski Nr 224, poz. 488) zakaz przelotu statków powietrznych przez strefę „Śląsk Cieszyński" rozszerza się na obszar odzyskanych ziem Śląska Cieszyńskiego (powiaty: cieszyński i frysztacki).

Położenie oraz granice rozszerzonej strefy zakazanej obrazuje załączony szkic.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Za Ministra Spraw Wojskowych:
I Wiceminister:
(—) *Głuchowski*, Generał Brygady.



(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 247, poz. 561).

ZARZĄDZENIE MINISTRA SKARBU

z dnia 28 września 1938 r.

o zmianie czasu urzędowania urzędów celnych.

Na podstawie art. 8 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. o prawie celnym (Dz. U. R. P. nr 84, poz. 610) zarządzam, co następuje:

§ 1. Dla Oddziału Urzędu Celnego w **Wilnie — Wilno — lotnisko w okręgu administracyjnym Dyrekcji Ceł w Warszawie ustala się godziny urzędowe — codziennie z wyjątkiem niedziel od godz. 9 — 10.30 i 13 — 14.**

Ponadto przewiduje się odprawy w przypadkach lotów nadzwyczajnych.

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie ulega odpowiedniej częściowej zmianie załącznik do rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 27 listopada 1934 r. (Monitor Polski nr 278, poz. 385 — przedruk w Dz. Urz. Min. Sk. nr 34, poz. 453) w poz. 23 wykazu urzędów celnych okręgu Dyrekcji Ceł w Warszawie, zmienionej częściowo zarządzeniem Ministra Skarbu z dnia 30 kwietnia 1938 r. (Monitor Polski nr 114, poz. 184 — przedruk w Dz. Urz. Min. Sk. nr 15, poz. 380).

Minister Skarbu:
(—) *E. Kwiatkowski.*

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 234, poz. 514).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L. IV/915/24/38

z dnia 7 października 1938 r.

o ponownym otwarciu do użytku publicznego lotniska w Łodzi.

W wykonaniu przepisów § 21 ust. (1) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142), Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że zarządza ponowne otwarcie do użytku publicznego lotniska w Łodzi z dniem 15 października 1938 r., zamkniętego czasowo zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji nr L. IV/915/10/37 z dnia 18 października 1937 r. (Monitor Polski z 1937 r. nr 247, poz. 394).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. F. Wieden,*
Pułkownik-pilot.

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 239, poz. 530).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L. IV/920/1/38

z dnia 14 października 1938 r.

w sprawie otwarcia do użytku prywatnego lotniska w Trzebieniu.

Na podstawie § 21 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie, oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142), podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji zarządziło otwarcie do ruchu prywatnego lotniska w Trzebieniu z dniem 15 października 1938 r.

Do niniejszego obwieszczenia dołącza się opis lotniska, mapę topograficzną i plan sytuacyjny.

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. F. Wieden,*
Pułkownik-pilot.

TRZEBIEŃ.

Własność: prywatna.

Położenie:

województwo kieleckie, powiat kozienicki,
szerokość geograficzna 51°44'30",
długość geograficzna 21°23',
wysokość nad p. m. 104 m.

Położenie względem miasta:

na północo-zachód od m. Kozienic w odległości 21 km od środka miasta.

Cechy szczególne otoczenia lotniska:

ze wszystkich stron pole orne, a w części od strony zachodniej sad.

Przeszkody:

z północy i wschodu — las i linia telefoniczna o wys. 5 m, z zachodu: ogród owocowy (drzewa o wys. 3 m), a w odległości 400 m las i zabudowania folwarku Trzebień, z południo-zachodu: zabudowania wsi Trzebień w odległości 400 m.

Znaki orientacyjne dzienne:

w środku lotniska koło koloru białego i znaki graniczne.

Znaki orientacyjne nocne:

z południo-zachodu i zachodu wieś i folwark Trzebień w odległości 400 m. oraz od północy miasteczko Magnuszew.

Wymiary pola wzlotów:

najmniejszy w kierunku NE - SW 280 m,
największy w kierunku NW - SE 440 m.

Rodzaj i charakter nawierzchni:

teren zupełnie równy, obsiany trawą.

Zaopatrzenie:

materiały pędne na miejscu,
smary na miejscu,
woda na miejscu.

Połączenia telefoniczne:

Zarząd lotniska, Magnuszew Nr 1.

Urząd pocztowy:

Magnuszew w odległości 3 km.

Urząd telegraficzny:

Magnuszew w odległości 3 km.

Stacja kolejowa:

Kozienice w odległości 22 km. i Warka w odległości 18 km.

Posterunek Policji Państwowej:

w Magnuszewie w odl. 3 km.

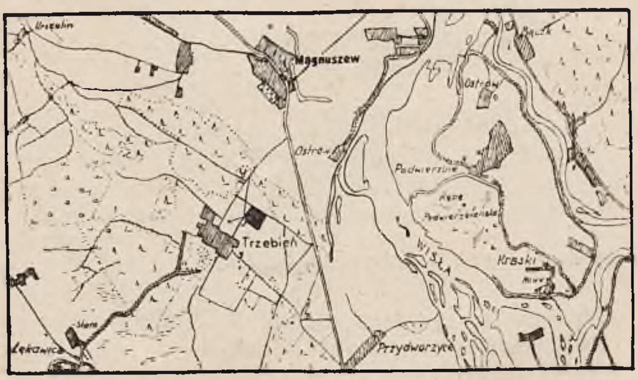
Telefon:

na miejscu.

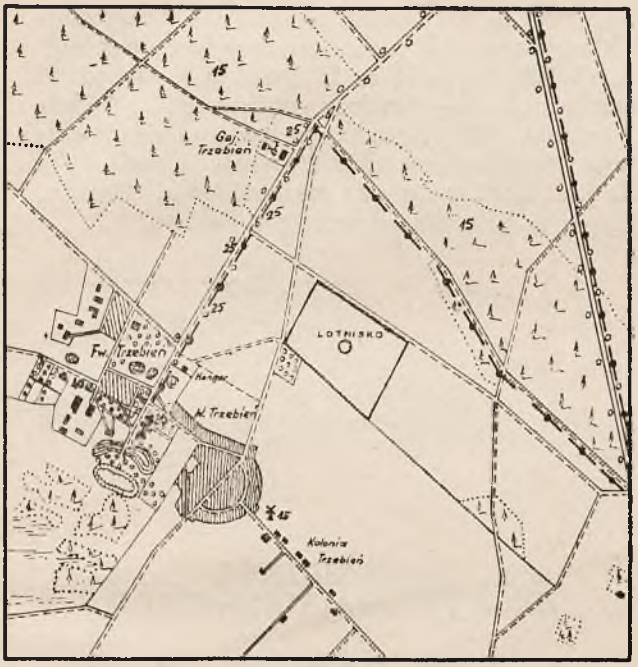
Pomoc lekarska:

w Magnuszewie w odległości 3 km.

Stan z października 1938 r.



1:100.000



1:20.000

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 243, poz. 549).

ZARZĄDZENIE

Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Skarbu

z dnia 25 listopada 1938 r.

w sprawie zwolnienia Stowarzyszenia Wyższej Użyteczności „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" od podatku od lokali.

Na podstawie art. 49 prawa o stowarzyszeniach z dnia 27 października 1932 roku (Dz. U. R. P. nr 94, poz. 808) Stowarzyszenie Wyższej Użyteczności „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" zwalnia się od podatku od lokali, przypadającego od lokali lub ich części, zajmowanych przez Stowarzyszenie w celu prowadzenia działalności, określonej w statucie.

Minister Spraw Wewnętrznych:
(—) *Sławoj Składkowski.*

Minister Skarbu:
(—) *E. Kwiatkowski.*

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 278, poz. 654).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L. IV/916/21/38

z dnia 22 listopada 1938 r.

o czasowym zamknięciu do użytku publicznego lotniska w Mielcu.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, iż na podstawie przepisów § 26 ust. (3) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142), zarządziło zamknięcie do użytku publicznego, od dnia 18 listopada 1938 r. aż do odwołania, — lotniska w Mielcu, otwartego zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji nr L. II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. (Monitor Polski nr 81 z dn. 9 kwietnia 1934 r.).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. F. Wieden,*
Pułkownik-pilot

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 277, poz. 652).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L. IV/912/4/38

z dnia 25 listopada 1938 r.

w sprawie ponownego otwarcia do użytku publicznego lotniska w Brodach.

W wykonaniu przepisu § 21 ust. (1) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie, oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. z 1934 r. nr 18, poz. 142), podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji zarządza ponowne otwarcie do ruchu publicznego lotniska w Brodach z dn. 25 listopada 1938 r., zamkniętego czasowo zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 czerwca 1938 r. Nr L. IV/912/3/38 (Monitor Polski z 1938 r. nr 137, poz. 243).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. F. Wieden,*
Pułkownik-pilot.

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr. 278, poz. 655).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L. IV/916/23/38

z dnia 25 listopada 1938 r.

w sprawie czasowego zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Mołodecznie.

Ministerstwo Komunikacji podaje do publicznej wadomości, iż na podstawie przepisów § 26 ust. (3) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142), zarządziło zamknięcie do użytku publicznego, od dnia 25 listopada 1938 r. aż do odwołania — lotniska w Mołodecznie, otwartego zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji nr L. II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. (Monitor Polski nr 81, z dnia 9 kwietnia 1934 r.).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. F. Wieden,*
Pułkownik-pilot.

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 278, poz. 654).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L. IV/912/5/38

z dnia 6 grudnia 1938 r.

w sprawie zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Bydgoszczy.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, iż na podstawie przepisów § 26 ust. (3) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie, oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142), zarządziło zamknięcie do użytku publicznego od dnia 1 grudnia 1938 r. lotniska w Bydgoszczy, otwartego zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji Nr I. II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. (Monitor Polski nr 81 z dnia 9 kwietnia 1934 r.).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. F. Wieden,*
Pułkownik-pilot.

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 288, poz. 679).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L. IV/921/3/38

z dnia 6 grudnia 1938 r.

w sprawie zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Krośnie.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, iż na podstawie przepisów § 26 ust. (3) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie, oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142), zarządziło zamknięcie do użytku publicznego od dnia 1 grudnia 1938 r. lotniska w Krośnie, otwartego zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji Nr L. II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. (Monitor Polski nr 81 z dnia 9 kwietnia 1934 r.).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. F. Wieden,*
Pułkownik-pilot.

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1938 r. nr 288, poz. 680).

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój nr 27, tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój nr 123, II p., tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa nr 104246. 8.II.39. 2500.